

ČD pro Vás

13. ročník 6/2006



Vážené čtenářky a čtenáři!

Není to tak dávno a leckterý fanda železnice to pamatuje: sotva se člověk objevil u kolejí, třeba kdesi v žst. Horní Dolní s foťákem, už ho bystře pozoroval nějaký železničář a poučil ho, že se tam fotografovat nesmí, pokud na něj přímo nezavolal VB nebo tehdejší ozbrojenou železniční složku – OOŽ. Prostě bdělost a ostražitost.

Dnes, kdy si leckdo představuje svobodu tak, že je všechno, ale úplně všechna dovoleno, si málokdo – zaměstnanec Českých drah či náhodný cestující – dovolí někoho napomenout, aby nechodil tam, kam veřejnost nemá přístup nebo třeba nelezl po vagoněch. Jsme tak trochu lhotejší.

To může být ale zatraceně nebezpečné. Ve Zdicích letos 9. května přelézal nákladní vagon patnáctiletý chlapec. Po zásahu elektrickým proudem z troleje utrpěl těžké popáleniny na 95 procentech těla, kterým následující den ve Fakultní nemocnici na Vinohradech podlehl.

Těžko někomu dávat vinu kromě chlapce samotného. O nebezpečí elektrického proudu mu jistě říkali i ve škole. Nicméně možná ho nějaký železničář nebo cestující zahlédl v místech, kde neměl co dělat. Kdyby se někdo z nich trochu angažoval, třeba na něj křikl nebo mu jinak zabránil v té nebezpečné hře či „sportu“ na vagoněch, zachránil by mu život.

Myslím si, že není od věci více si všímat toho, co na kolejích provádějí ti, kteří tam nemají co dělat – zejména děti.

A o to bych vás chtěla na začátku prázdnin, dovolených, prostě dlouhých letních dnů, poprosit.

Irena Pospíšilová

Foto na titulní straně:

Na titulní straně obálky ČD pro Vás expres Euro-City Józe Plečnik před odjezdem z pražského hlavního nádraží. Jeho cílovou železniční stanicí je Lublaň. České dráhy nabízejí cestujícím pro tento mezistátní spoj zvýhodněné jízdné. Můžete tedy nasednout do vlaku a strávit v Lublani třeba prodloužený víkend. Více informací uvnitř čísla.

Foto: LUDĚK ŠITLA

ČD pro Vás

Vydávají: České dráhy, a. s.,
nábřeží L. Svobody 12, 110 15 Praha 1
IČ 709942226

Vychází: 13. června 2006

Adresa redakce: ČD pro Vás,
generální ředitelství ČD, nábř. L. Svobody 12,
110 15 Praha 1

Místo vydání: Praha

Telefon: 972 233 091, 972 233 090

Fax: 972 233 092

Vedoucí redaktorka: Mgr. Irena Pospíšilová

E-mail: PospisilovaIrena@gr.cd.cz

Technický redaktor: Michal Málek

Inzertní oddělení: Eva Balíková

E-mail: balikova@gr.cd.cz

Evidenční číslo MK ČR: E 6931

ISSN: 1210-9142

K mládí patří cestování

Protože se blíží léto a s ním i zvýšená poptávka po přepravě zejména od těch, kteří mají to štěstí a užívají si nádherných prázdnin, přinášíme vám v tomto čísle magazínu ČD pro Vás zajímavé nabídky.



Foto: MICHAL MÁLEK

1. Junior pas – léto

Již několik let se tato vyloženě na míru ušitá letní nabídka těší velkému zájmu. Za pouhých 100 Kč si může každý, komu ještě nebylo 26 let, zakoupit časově omezenou slevovou kartu junior pas – léto. Tento průkaz si můžete sice zakoupit již dnes, ale první den platnosti vám pokladník stanoví nejdříve na 21. června 2006. Poslední den platnosti tohoto průkazu může být buď v den, který předchází dni 26. narozenin držitele, nebo 20. září 2006, kdy tato nabídka končí. Průkaz si můžete zakoupit kdykoliv během léta (do 20. září), jeho doba platnosti se však neposunuje a ani cena se tímto nesníží. Za těch 100 Kč se ale pořízení průkazu vyplatí již na jednu cestu z Ostravy do Prahy (obvyčejné jízdné 294 Kč, s průkazem junior pas – léto 127 Kč).

Průkaz Junior pas–léto vám na počkání vystaví ve všech výdejnách jízdenek, stačí pouze přinést požadovaný obnos, fotografii o rozměru 35 x 45 mm a osob-

ní doklad vydaný orgánem státní správy (pas nebo občanský průkaz atd.).

2. Aplikace In–junior na In–kartě

Od 1. června 2006 jsme začali vystavovat pro cestující mladší 26 let nový druh známé nabídky. Jedná se o aplikaci In–junior na novém typu papírového průkazu, vzoru In–karta. Nový průkaz oproti průkazu Junior pas (který se vystavoval s roční platností pouze do poslední května letošního roku) má grafickou podobu jako plastový průkaz In–karta a při jeho vystavení zaplatíte pouze 600 Kč na rok (junior pas stál na rok 700 Kč).

Aplikaci In–junior na In–kartě s platností na jeden rok nebo nejpozději do dne, který předchází dni 26. narozenin, vám na počkání vystaví ve všech pokladnách ČD vybavených zařízením pro elektronický výdej jízdenek (UNIPOK), kterých je většina. Stačí pouze přinést požadovaný obnos, fotografii o rozměru 35 x 45 mm a osobní doklad vydaný orgánem státní správy (pas nebo občanský průkaz atd.).

Výše slevy

S aplikací In-junior na In-kartě nebo s průkazem Junior pas – léto získáte tyto slevy **ve vnitrostátní přepravě**:

- slevu minimálně **50 %**, maximálně **57 %** (podle vzdálenosti) z obyčejného jízdného na jednoduché (jednosměrné)
- jízdenky ve 2. vozové třídě, cena zpáteční jízdenky se rovná dvojnásobku ceny jednoduché jízdenky,
- dalších **10 %** slevy z ceny jednoduchého jízdného In-junior ve 2. vozové třídě, pokud si jízdenku do vzdálenosti max. 200 km zakoupíte ve stacionárním prodejním automatu jízdenek (sleva PAJ),
- slevu **27 %** z ceny dvoudenních síťových jízdenek, až slevu **44 %** z ceny čtvrtletních síťových jízdenek ČD ve 2. vozové třídě,
- slevu minimálně **27 %**, maximálně **38 %** (podle vzdálenosti) z obyčejného jízdného při zakoupení jízdenek do 1. vozové třídy.

S aplikací In-junior na In-kartě nebo s průkazem Junior pas – léto získáte při jízdě do ciziny kromě slevy jízdného na státní hranici (viz slevy ve vnitrostátní přepravě) navíc tyto slevy **v mezinárodní přepravě**:

- **25 %** z ceny mezinárodních jízdenek do 25 zemí Evropy s využitím slevy Rail plus,
- slevu **20 %** ze základního jízdného ve vlacích na Slovensku (při odbavení z České republiky ze státní hranice do cílové stanice na Slovensku nebo při odbavení pokladnou na Slovensku na státní hranici s Českou republikou),
- slevu na jízdenku EURegio a City Star ÖBB po Rakousku,
- slevu na prázdninovou síťovou jízdenku po Rakousku Jugend serien netzkarte při zakoupení ve výdejních jízdenek ČD (nelze uplatnit v Rakousku),
- slevu na jízdenku City Star SBB/CFF po Švýcarsku.

Protože pořízení obou průkazů není nijak náročné a vystavíme vám je na počkání, stačí se jen rozhodnout pro jeden z nich a zajít si pro něj co nejdříve na nejbližší nádraží. A nebo si to přes léto vyzkoušet s letní (levnější) variantou a když se vám průkaz osvědčí, koupit si na podzim plnohodnotnou aplikaci In-junior.

Příklady cen

Držitel In-karty s aplikací In-junior, průkazu Junior pas – léto (průkazu junior pas vystaveného do 31. května 2006) zaplatí za jízdné ve 2. vozové třídě:

- za dvoudenní síťovou jízdenku **400 Kč** (za tuto cenu může dva dny neo-

mezeně cestovat všemi vlaky ČD po celé republice, při použití vlaků EC/IC bez placení příplatku; pro srovnání zpáteční jízdenka vlakem EC/IC z Ostravy do Prahy stojí 554 Kč),

- za cestu z Brna do Prahy **126 Kč** (vlakem EC / IC **186 Kč**),
- za cestu z Ústí nad Labem do Liberce **60 Kč** (**54 Kč***),
- za cestu z Ostravy do Brna **88 Kč** (**80 Kč***),

- za cestu z Olomouce do Zlína **39 Kč** (**35 Kč***).

* Cena platná při zakoupení jízdenky ze stacionárního prodejního automatu jízdenek (PAJ).

Poznámka: Všechny junior pasy zakoupené do 31. května 2006 s roční platností jsou platné do dne na nich vyznačeného za podmínky, za kterých byly zakoupeny.

Bc. Roman Šulc,
České dráhy, a. s.



Parní motorový vůz 124.001, vyrobený na počátku 20. století, který sloužil až do roku 1947 a poté stál přes padesát let v hale Národního technického muzea v Praze, oslavil nedávno své znovuzrození. Nadací Okřídlené kolo se podařilo získat potřebné finance, a tak loňského roku odvezli parní motorový vůz, který dostal název podle konstrukce svého parního kotle KOMAREK, na generální opravu do Železničních oprav a strojů České Velenice. Letos 10. května absolvoval první slavnostní samostatnou jízdu z Českých Velenic do Českých Budějovic, kde ho uvítala řada významných celebrit. Poté byl přepraven do Železničního muzea v Lužné u Rakovníka, kde se zúčastnil zahájení muzejní sezony. V červnu můžete tento unikát spatřit ve dnech 13.–15. 6. na výstavě Czech Raildays v Ostravě a 23. 6. na oslavách 750 let města Přerova, kde bude zároveň uvedena do provozu miniželeznice v přednádražním prostoru. Snímek na trati na jihu Čech pořídil Miroslav Kočovský.

Hovoříme s náměstkem generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Ing. Jiřím Kolářem, Ph. D.

Cestovat na dovolenou a prázdniny s Českými drahami se vyplatí

V řadě případů jsme levnější než autobusy, výhodnější než letadla, říká Ing. Kolář.

❶ Začíná čas letních prázdninových cest. Často se říká, že vlaky jsou dražší než autobusy, auta a v mezinárodní dopravě dokonce než letadla. Je to pravda?

Cestování s Českými drahami je velmi výhodné. Pokud někdo tvrdí paušálně opak, jde často o účelové srovnání v neprospěch železnice. Vždy je třeba srovnávat konkrétní ceny pro konkrétní zákazníky. Například zpáteční nebo skupinové slevy jsou mnohdy výhodnější než cesta autobusem nebo autem. Podobné je to v mnoha případech i v mezinárodní dopravě. Například jízdenky do Lublaně nabízíme od 29 Euro, cestu do Kolína nad Rýnem, Curychu či Benátek včetně lehátka od 49 Euro. V těchto případech však platí stejný princip jako v letecké dopravě. Za super výhodné ceny je pouze omezený počet jízdenek. Nejlevněji tak cestují ti, kteří si rezervace a doklady zakoupí s největším předstihem. V řadě případů je tak cesta vlakem levnější než autobusem či výhodnější než letadlem.



Foto: IVO ŠTECHA

❷ Jaké slevy byste tak doporučil například při cestě na dovolenou v České republice?

Jednoznačně výhodné je cestovat ve skupině a získat slevu pro skupiny. Tuto slevu získají již dva spolucestující a najednou může cestovat až třicet osob. Například čtyřčlenná rodina zaplatí za cestu z Prahy do Černé v Pošumaví u Lipenské přehrady 504 Kč. Desetičlenná skupina přátel nebo dětský oddíl pojedí z Brna do Jeseníků za 924 Kč. To je jen 92,40 Kč pro jednoho cestujícího. Navíc na rozdíl od autobusu není problém

s přepravou batohů a většinou lze přepravovat ve stejném vlaku i kola. Větší skupiny by si měly místa rezervovat.

❸ Jsou ještě i jiné cenově výhodné jízdenky? Například na víkendy nebo pro mladé lidi?

Oblíbenou víkendovou nabídkou je jízdenka SONE+, která platí v sobotu nebo v neděli až pro pět osob, z toho mohou být dva dospělí. Její cena je 160 Kč pro osobní vlaky a 360 Kč pro osobní vlaky, rychlíky i expresy. Velmi levně tak lze vyrazit na víkendový výlet rychlíky a expresy napříč celou republikou, třeba z Brna do Prahy. Jízdenky platí i u řady privátních dopravců, například na trati ze Sokolova do Kraslic u společnosti Viamont, na množství příhraničních tratí v Sasku a Bavorsku a do prvních zastávek také v Rakousku, Polsku či na Slovensku.

Mladí lidé mají možnost využívat slevu Junior pas – léto. Je to velmi výhodná nabídka pro všechny mladé lidi, platná od června do září. Cena průkazu je jen 100 Kč. Uvést bych mohl i další typy jízdenek, například zpáteční nebo síťové, díky nimž lze podniknout řadu zajímavých výletů za ceny často nižší než u autobusových dopravců.

❹ A jak je to s cestováním do zahraničí? Existují i tam nějaké slevy?

U některých vlaků jsou slevy velmi významné. Prodej jízdenek tam probíhá podobně jako u letecké dopravy. První jízdenky se prodávají za velmi nízké ceny, ale i další cestující mohou využít zvýhodněné cenové nabídky. Jak jsem uvedl, jsou to například jízdenky do Lublaně od 29 Euro. Za zpáteční jízdenku Mnichov Special zaplatíte při cestě Praha – Mnichov – Praha jen 1500 Kč. Tato sleva platí pro vybrané vlaky. Podobně významně zlevněné jízdenky jsou také do Norimberku, Budapešti a celého Polska. Kupříkladu zpáteční jízdenky z Prahy do Budapešti stojí přibližně jen 1800 Kč, do Varšavy kolem 1700 Kč a do Krakova necelých 1300 Kč. Do dalších míst lze zakoupit zpáteční zlevněné jízdenky CityStar. Ty jsou velmi výhodné například při cestách na Slovensko. Pokud stráví pětičlenná rodina dovolenou



Foto: MICHAL MÁLEK

například v Tatrách, může si zpáteční jízdenku Praha – Poprad – Praha koupit za méně než 4000 Kč. To je pouhých 400 Kč za osobu a jednu cestu.

❗ Mladí lidé také rádi cestují za poznáním. Stráví několik dní v jedné zemi, často svou cestu přerušují, nebo naopak bydlí v jednom místě a z něj podnikají hvězdicové výpravy. Máte i pro ně nějaké zvýhodněné jízdenky?

Síťové jízdenky pro tento charakter cest mají značnou tradici. Jde například o jízdenky InterRail nebo EuroDomino. Různé cenové varianty jsou pro děti, mládež do 26 let nebo pro dospělé nad 26 let. Jsou skutečně velmi výhodné pro poznávání jednotlivých zemí. Lze je kombinovat i s leteckou dopravou. Například pokud cestuje někdo do Anglie s leteckou společností, může si k tomu koupit jízdenku InterRail či EuroDomino a procestovat celou Británii.

Jednoznačně zajímavými jízdenkami pro letní poznávací cesty mladých lidí jsou Jugend Feriennetzkarte platná pro Rakousko a Slovak 26 platná na Slovensku. Jízden-



Foto: MARTIN HARÁK

ku pro Rakousko nabízíme během července a srpna. Pro mladé do 19 let stojí doslova symbolických 19 Euro na dva měsíce, pro všechny ostatní mladé lidi do 26 let platí jeden měsíc za 49 Euro. Jízdenka Slovak 26 stojí pro všechny cestovatele do 26 let 39,90 Euro a platí 1 měsíc během července a srpna.

❗ Řada lidí však kombinuje dovolenou také s cestou na kole či jinými sporty. Jak je to s přepravou třeba jízdních kol?

Na rozdíl od autobusových linek provozujících několik málo sezónních speciálních cyklobusů zajišťujeme přepravu kol ve většině našich vlaků v celé republice i do zahraničí po celý rok. Vlaky umožňující přepravu kol jsou v jízdním řádu označeny symbolem kola nebo kufru. V řadě rychlíků nabízíme také rezervaci pro jízdní kolo a hlavní páteřní trasy, například z Prahy či Brna do jižních Čech, v létě posilujeme vlaky o speciální vozy pro kola. Skupiny by si však měly určitě místa rezervovat nebo svou přepravu předem ohlásit. Cena za přepravu kola je 20 Kč za spoj. Pokud několikrát přestupujete, je výhodné pořídit si kombinovaný doklad pro více vlaků. Navíc na řadě nádraží nabízíme také úschovu kol, takže se cykloturisté mohou vydat bez obav třeba na prohlídku historického městského centra. Ve vybraných lokalitách jízdní kola také přímo půjčujeme.

❗ A jak je to s přepravou kola do zahraničí?

Cestovat s kolem do Rakouska, Německa a na Slovensko není žádný problém. Kola je možné přepravovat v řadě regionálních a ve vybraných dálkových vlacích. Přeprava na Slovensko je velmi podobná vnitrostátním podmínkám. Za přepravu do Rakouska

a Německa pak cyklista zaplatí přibližně 150 Kč za kolo. Ve vlacích EuroCity je nutná rezervace místa. Příímým vlakem z České republiky lze pohodlně dosáhnout například Dunajskou stezku v Linci, Vídni a Bratislavě či Labskou cyklostezku v Drážďanech nebo v Hamburku.

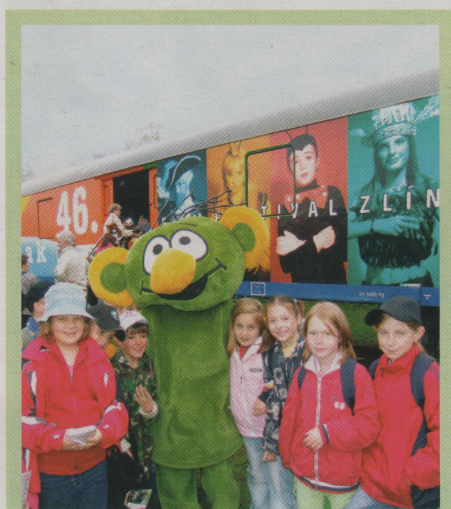
❗ Poradil byste cestujícím, kde mohou získat podrobnější informace o slevách, jízdních řádech a dalších službách při cestování s Českými drahami?

Dnes je určitě nejrozšířenější internet. V tomto případě lze doporučit internetové stránky www.cd.cz, na kterých zákazníci najdou přehled slev, jízdní řády i přehled všech služeb, například včetně ČD center a půjčoven jízdních kol. Pokud konkrétní informaci cestující nenajde, je velmi jednoduché přes internetové stránky zaslat na zákaznické centrum i konkrétní dotaz. Informace lze získat i na zákaznické telefonické lince 840 112 113, v ČD centrech a v příslušných mezinárodních a vnitrostátních pokladnách a ve vybraných cestovních kancelářích.

❗ Vy sám cestujete o dovolené vlaky?

Ano. Vlak je velmi pohodlný dopravní prostředek. Díky němu můžeme s rodinou podnikat zajímavé výlety. Při zahraničních cestách je pro mne jízda vlakem také zdrojem námětů pro zlepšování služeb. Ale musím říci, že v případě našich moderních produktů – u spojů SuperCity, EuroCity a InterCity, nebo u Regionovy – jsou naše služby srovnatelné s mnohem bohatšími státy Evropské unie.

Připravil: PETR SKALSKÝ



České dráhy společně s organizátory 46. ročníku Mezinárodního festivalu filmů pro děti a mládež ve Zlíně připravily i v letošním roce putovní cestu speciálního Kinematovlaku. Postupně zavítal do třiatváceti měst v Čechách i na Moravě. Vagon upravený na projekční sál, v němž se promítaly filmové pohádky, spolu s výstavním a doprovodným vozem ČD navštívil v období od 28. dubna do 3. června města ve Středočeském, Plzeňském, Karlovarském, Libereckém a Zlínském kraji. Snímek Martina Haráka je ze slavnostního odstartování jízdy vlaku v Lužné. Postavička Rákosníčka vzbuzovala u dětí značný respekt.

S Jóže Plečnikem do Lublaně



Lublaň je příjemné město s množstvím architektonických skvostů nejen od Jóže Plečnika. Mnoho staveb je například v secesním stylu. Patří mezi ně i Dračí most.
Foto: AUTOR (3x)

Lublaň patří mezi nejmenší hlavní města Evropy. Má jen kolem tři set tisíc obyvatel, a tak nabízí možnost strávit příjemný eurovíkend bez shonu a napětí. Navíc slovinština je velmi blízká naší češtině. Každý se určitě domluví i bez dobré znalosti angličtiny nebo němčiny. Lublaň má navíc dobré a levné vlakové spojení s Českou republikou.

První historické zmínky o Lublani jsou ze 12. století. Přesto se nejednalo o pusté místo. Spíše naopak. Vykopávky potvrzují osídlení již několik set let před naším letopočtem. Na území současného Slovinska se pak střídaly různé kmeny. Římané na počátku našeho věku na místě Lublaně postavili první opevněnou osadu pojmenovanou Emona. Ve středověku byla v této lokalitě silná moc Habsburků. I to je možná jednou z příčin,

proč se můžeme v Lublani cítit trochu jako doma.

Dalším důvodem je architekt Jóže Plečnik. Jedná se o jednu z největších slovinských osobností a rozhodně o největšího slovinského architekta. Velmi silně ovlivnil podobu Pražského hradu a zámku v Lánech, které upravil po vzniku Československé republiky pro prezidenta Masaryka. Znamé jsou ale i jeho další stavby z jiných míst Prahy.

Stejným způsobem ovlivnil vzhled Lublaně. S Plečnikovými díly se setkáte na mnoha místech slovinské metropole. Samému symbolickému středu města vtiskl svou pečeti. Ze Starého města, ležícího na úpatí hradního vrchu, vede na centrální náměstí Prešernov trg neobvyklý trojdílný most – Tromostovje. Původní most se neobvykle rozšířil o nové boční lávky a byl vyzdoben balustrádami a lampami. Stal se tak krásným architektonickým dílem nejen ve dne, ale především v noci. Ve světle lamp získává neobvyklou atmosféru.

Na most plynule navazuje další z Plečnikových děl – tržní kolonáda, která vytváří jedno nábřeží řeky Ljubljanice. Mezi další Plečnikovy stavby, které lze v Lublani obdivovat, patří například budova Národní a univerzitní knihovny, Ševcovský most (Čevljarsky most) či stavby na hřbitově Žale, kde je tento slovinský genius architektury pohřben.

Informace o Lublani

Další informace o slovinském hlavním městě Lublani najdete na internetové adrese www.ljubljana-tourism.si.

Milovníci architektury a památek najdou i v Lublani další díla a slohy. Například barokní katedrálu svatého Mikuláše. Její kopule a dvojice mohutných zvonů dominuje celému městu. Z moderních stylů je pak často zastoupena například kouzelná secese.

Pokud zrovna netoužíte po architektonických ani jiných uměleckých skvostech, můžete se jen tak toulat úzkými uličkami Starého města, v okolí řeky Ljubljanice i po jejích příjemných nábřežích. Jednou z nejromantičtějších částí je Cankarjevo nábřeží s množstvím kaváren a barů. V neděli se zde konají i kouzelné bleší trhy, kde naleznete nepřehledné množství romantických a kouzelných věcí i svědky časů dávno zašlých. Vedle sebe lze spatřit obraz maršála Tita, staré hračky, porcelán, proutěný kočárek či hromady zažloutlých knih a časopisů.

Lublaň je kouzelné město, v němž lze strávit třeba jen prodloužený víkend. A pokud by vám byla přeci jen příliš malá, v jejím okolí je množství dalších zajímavostí, turistických cílů, památek i přírodních krás.

Mgr. PETR ŠTÁHLAVSKÝ

Cestování

Mezi Prahou a Lublaní jezdí denně expres EuroCity Jóže Plečnik sestavený z moderních klimatizovaných vagónů Českých drah. V České republice jede přes Tábor a České Budějovice. Ve vlaku lze využít různé slevy, např. zpáteční zvýhodněné jízdenky City Star nebo speciální nabídku Lublaň Speciál s cenou 29 Euro (cca 850 Kč). Tato mimořádná cenová nabídka platí pro omezený počet míst v každém spoji. Další možnosti, jak cestovat do Lublaně, je s přestupem ve Vídni na Jižním nádraží, kam jezdí několikrát denně přímé vlaky z Prahy, Brna, Ostravy i Lublaně. Podrobné informace o spoji a slevách vám poskytnou ČD centra a mezinárodní pokladny ve vybraných nádražích nebo je naleznete na internetové adrese www.cd.cz.



Cankarjevo nábřeží je místem konání bleších trhů, kde lze koupit i obrazy maršála Tita.



Lublaň speciál

Z Prahy do Lublaně denně vlakem
EC Jóže Plečnik **již od 29 Euro!**

Platí pro omezený
počet míst v každém spoji.



Markéta Hejkalová připouští, že byla velmi ovlivněna finskou kulturou.

Zasažena Finskem, Brnem a Vysočinou

Markéta Hejkalová – jméno spisovatelky, které patrně osloví vnímavější část populace. Její tvorba zaujme nejen čtenáře nevšedně napsaných románů, ale také ty, kteří rádi navštěvují knižní veletrhy nebo se zabývají historií a lingvistikou. Všemi těmito zdánlivě nesourodnými činnostmi se zabývá právě paní doktorka Hejkalová, která, ač se narodila v Praze, vyrůstala v Brně a po té dlouhodobě žila opět v Praze a také ve Finsku. Nakonec v dospělém věku se svou rodinou zakotvila v Havlíčkově Brodě na Vysočině.

❖ Jak jste se dostala k Finsku, které se prolíná vašimi romány?

Můj tatínek studoval hungaristiku. V šedesátých letech dostal možnost vycestovat do Finska, aby se tam naučil druhý ugrofinský jazyk. Tam jsme s ním nebyli, ale hodně nám o té zemi vyprávěl. Finsko se stalo mou vysněnou zemí, moc jsem se tam chtěla podívat. A ten sen se mi nakonec splnil. Měla jsem

velké štěstí. Po absolutoriu maturity se na Filozofické fakultě pražské Karlovy univerzity zrovna otevíral kurz finštiny, kam jsem mohla jít svůj oblíbený jazyk studovat. V té době jsem již překládala z finštiny, vydělávala jsem si tlumočením a postupně jsem se začala věnovat literatuře.

Ve Finsku jsem žila v druhé polovině devadesátých let minulého století, kde

jsem na velvyslanectví v Helsinkách pracovala jako konzulka a zároveň jako kulturní atašé. Je tedy pochopitelné, že zážitky z finského pobytu se promítly i do mé druhé knihy, která nese název „Vždycky jedna noc“. Její děj se částečně odehrává právě ve Finsku.

❖ Nejen Finsko, ale i Brno se objevuje ve vaší beletristické tvorbě...

Není divu, k Brnu mám silný vztah. Žila jsem tam od dvou do osmnácti let a dodnes často jezdím do Brna za rodiči, sestrou a její rodinou. Díky Finsku se do Brna vracím i profesně, neboť vždy čas od času na Masarykově univerzitě učím finštinu a finskou literaturu.

Spisovatelkou jsem chtěla být od dětství. Svůj velký vzor jsem měla v mamince, Haně Pražákové, která napsala řadu

poutavých dětských knih. (Pozn. autora: *Markéta Hejkalová napsala také jednu krásnou pohádkovou knihu s názvem „Šli myšáci do světa“, kterou vydala v roce 1994 právě pod dívčím jménem Pražáková.*)

● **Vaše romány upoutávají nenásilnou naléhavostí, čím si to vysvětlujete?**

Na začátku tohoto tisíciletí jsem napsala knihu s příznačným názvem „Ženy a cizinci na konci tisíciletí“, která pojednává o dvou kamarádkách s jejich radostmi i starostmi ještě v osmdesátých letech za bývalého režimu. Později, především v devadesátých letech, kdy už podnikají, prožívají svoje lásky, nevěry, manželství, prostě všechno, co přináší běžný život. Musím říci, že tato kniha velmi oslovila i Ludvíka Vaculíka, který mi napsal krásný dopis. Povzbudilo mě to v dalším psaní.

Letos v květnu vyšla novinka s poněkud provokativním názvem „Slepičí lásky“. Jde o příběh jednoho letního dne, kdy se na dálnici D1, spojující Prahu s Brnem, nahodile setká několik lidí, jejichž příběhy se všelijak prolínají a neobvykle končí.

● **Veřejnost možná neví, že jste duší Podzimního knižního veletrhu. Jak k tomu došlo?**

Letos pořádáme ve dnech 13. a 14. října již šestnáctý ročník Podzimního knižního veletrhu v Havlíčkově Brodě. Myšlenka uspořádat takový veletrh mě napadla v roce 1991, tedy v době, kdy vznikala řada nových nakladatelství a vycházelo také mnoho skvělých knih. A právě o některých titulech se široká čtenářská veřejnost vůbec nedozvěděla, neboť nebylo kde je prezentovat. A protože jsem se koncem osmdesátých let vdala do Havlíčkova Brodu, nebylo nic jednoduššího, než si „udělat“ veletrh doslova doma. Později jsme s manželem založili nakladatelství „Hejkal“. Zvládli jsme to i díky restituovanému obchodu s potravinami v centru Havlíčkova Brodu.

Toto město má ideální polohu z hlediska pořádání knižních veletrhů. Leží takřka uprostřed České republiky, a tak tam není odnikud příliš daleko – ani pro nakladatele, ani návštěvníky. Z malého knižního veletrhu se postupem času stala velká akce. V České republice jde o nejstarší podnik svého druhu. Do Havlíčkova Brodu tak každoročně na podzim zavítá kolem sto osmdesáti nakladatelů, včetně řady významných spisovatelů, ilustrátorů či překladatelů. Součástí veletrhu je také řada doprovodných programů, letos tak například běží literární soutěž „Dopište Viewegha!“

Markéta Hejkalová

(narozena 29. 2. 1960 v Praze):

- překladatelka z finštiny, hlavně pak díla Miky Waltariho
- autorka novely „Mimo mysu“ a pohádkové knihy „Šli myšáci do světa“
- úspěšná s romány „Ženy a cizinci na konci tisíciletí“, „Vždycky jedna noc“ a „Slepičí lásky“
- napsala naučnou knihu o Finsku, jeho dějinách, kultuře a současnosti (edice Stručná historie států nakladatelství Libri)
- zakladatelka a ředitelka každoročního Podzimního knižního veletrhu v Havlíčkově Brodě
- spolumajitelka nakladatelství Hejkal

Novinkou je i tzv. virtuální veletrh, kde po internetu mohou nakladatelé upozorňovat na své knihy již v průběhu roku a vystavovat je na našich webových stránkách.

Rozmlouval: MARTIN HARÁK

Výňatek z dopisu Ludvíka Vaculíka, kterým reagoval na její první román „Ženy a cizinci na konci tisíciletí“:

Vážená paní Hejkalová!

Přečetl jsem si Vaši knížku. Je velice dobrá. Začal jsem číst s nedůvěrou, protože to prostředí obchodu, všelijakého telefonování, ježdění nemám rád. (...) Toto jsem musel zpočátku překousávat, než jsem si prostě „slovesně“ trochu zvykl a začalo mne zajímat, jak co dopadlo. Nevím, co takového ještě nebylo napsáno, ale myslím si, že jste napsala příběh o strašném životě dnešním, v němž ženy jsou nuceny žít a jednat v úlohách a situacích, které jsou prostě... smrtelné. Je to kniha, po jaké se už dlouho volá, kniha o dnešku; nevím, zda takové jsou, a jsou-li, já bych se jim právě pro zmíněný odpor k takovému životu (ne k literatuře) vyhnul.

Čili, přečetl jsem knížku, jelikož jste mi ji dala do ruky, a dozvěděl jsem se věci! Velice těch žen lituju! A ty děti (...) Nepíšíte žádnou psychologii a city, to tam vychází nepřímou, a velice obžalobně: muži ženám připravili mužský život. Ony, ty dvě Vaše, si na to výslovně nenařikají, ale jak trpí! Děkuju Vám a zdravím Vás!

LUDVÍK VACULÍK



Na jedné z tiskových konferencí ke knižnímu veletrhu společně s Veronikou Peslerovou, spoluorganizátorkou soutěže „Dopište Viewegha!“.

Foto: AUTOR (2x)

Válečná železnice v šestašedesátém



Boje u českoskalického nádraží dne 28. června 1866, zachycené na perokresbě Alfreda Hindorfa

Tam u Králového Hradce,
litaly tam koule prudce
z kanonů a flintiček
do ubohých lidiček.
A u kanónu stál a pořád
ládo ládo ládo,
u kanónu stál a furt jen ládoval.
Vzdor hroznému dešti kulek feuwerker Franz
Jabůrek s huntem u kanónu stál
a pánvičku pucoval.
A už střílel jako blázen,
Praži měli horkou lázeň,
celej rozbil regiment,
Jabůrek ten saprment...

Text kramářské písně o hrdinném kanonýrovi, který doslova a do písmene bojoval za císaře pána do roztrhání těla, patřil v českých zemích po dlouhá léta ke znalostem téměř učebnicovým. Dnes bychom mohli hovořit o úsměvné písničce, líčící tragickou událost. Protože

VÁLKA PRUSKO–RAKOUSKÁ

v roce 1866, nazvaná císařem Františkem Josefem I. v jeho Manifestu ze 17. června 1866 poněkud netaktně válkou Němců s Němci, rozhodně představuje v českých dějinách 19. století prvek tragický. Vždyť těch několik bitev, které se na severovýchodě Čech na pokraji léta roku 1866 odehrály, hodnotí dodnes mnozí vojenští historikové jako největší válečná střetnutí na české půdě vůbec. A takové události mohou být sotva jiné než tragické.

O co tenkrát vůbec šlo? Zjednodušeně o dominantní postavení v tzv. Německém spolku, jakémsi volném seskupení Rakouska a německých států. Prim v něm od roku 1815 hrál habsburský stát, což neslo s krajní nelibostí především ekonomicky a vojensky silící Prusko. Jeho vůdčí představitel, ministerský předseda Otto von Bismarck, nastínil 30. září 1862 v pruském parlamentu krédo své vlády zcela jednoznačně slovy:

„...Prusko musí soustředit svou sílu a udržet ji pro nejvíce příznivý okamžik, který byl již několikrát promeškán. Hranice Pruska podle Vídeňského kongresu (z roku 1815, pozn. aut.) nejsou příznivé pro další státní život. Velké otázky doby se nemohou řešit projevy a rozhodováním většiny... ale železem a krví.“

Takto formulovaná státní doktrína nemohla nechat nikoho na pochybách, že v blízké budoucnosti se rozhodující role při řešení sporných otázek přesune od salónních vyjednavců na urputné válečníky. Těm pak stačila vhodná záminka – neshody okolo Šlesvicka a Holštýnska, které Prusko s Rakouskem společně spravovaly – a válečné mašinérii nestálo nic v cestě.

Dne 21. června 1866 předalo Prusko svému rivalovi písemné vyhlášení války; učinila tak pruská vojenská hlídka v poněkud romantickém duchu – na hranicích poblíž vsi Černá Voda u Žalčře. Pak už šla romantika stranou. V první bitvě, ke které došlo u Trutnova, slavily pod velením generála Gablenze úspěchy rakouské zbraně. Následovaly ale jen prohry: 28. června u České Skalice a 3. července u Hradce Králové (nebo také u Sadové) vítězí Prusové, jejichž armády se teď valí do Čech. Císař František Josef I. uzavírá za této situace dne 26. 7. 1866 v Mikulově příměří a oficiální „Pražský mír“ z 23. srpna 1866 stvrzuje novou situaci – Německý spolek skončil a Vídeň již je z rozhodování o německých otázkách trvale vyřazena.

Tolik obecně o válce prusko–rakouské v roce 1866. Její počátky, vlastní průběh i dozvuky se staly velmi záhy námětem mnoha fundovaných historických spisů. Mnozí autoři si také povšimli, že „šestašedesátiletá“ válka přinesla do válečnictví zcela nový prvek. A tím bylo vojenské využití železniční dopravy. Poprvé se totiž

KOLEJE VE SLUŽBÁCH ARMÁDY

ocitly v širokém měřítku právě v prusko–rakouském vojenském střetnutí v roce 1866. Byla to železnice, se kterou generální štáby obou znesvářených stran i jejich spojenců kalkulovaly jako s prvořadou podpůrnou silou. Že se s kolejemi počítá, dalo císařské ministerstvo války najevo více než jasně: dnem 1. května 1866 ustavilo instituci pod jménem Ústřední řízení železničních a parolodních přeprav

Prudké boje připomínají ve fasádě staniční budovy v České Skalici nejen letopočet, ale i pruský šrapnel. Foto: ARCHIV AUTORA



(samozřejmě míněno vojenských). Tato jakási správa vojenské dopravy řídila a koordinovala činnost tzv. železničních traťových a etapních velitelství, dislokovaných ve Vídni, Budapešti, Praze, Brně a Přerově.

Česká železniční síť v roce 1866 však vojákům příliš situaci neulehčila. Naopak, lze říci, že sehrála v tu dobu ve strategických koncepcích rakouských vojevůdců roli limitujícího činitele. Vždyť na hlavní přístupové cestě k českému severovýchodu – tedy k předpokládanému bojišti – toho z Vídně bylo k dispozici pramálo: trať Severní dráhy císaře Ferdinanda (Viedeň – Břeclav – Přerov – Olomouc s odbočkou na Brno) spolu s železnicí Společnosti státní dráhy Brno – Praha – Podmokly a Olomouc – Česká Třebová. Přímo do centra bojů pak vedly koleje Jihoseveroněmecké spojovací dráhy Pardubice – Liberec (včetně odbočky do Svatoňovic) a na ně v Turnově navazující Dráha turnovsko–kralupsko–pražská. Ostatním českým železnicím nevěnoval generální štáb mnoho pozornosti; ležely mimo oblast zájmu vojenských strategií.

Pruská pozice se nám dnes naopak jeví značně výhodněji. Především délkou železniční sítě Prusové předčili svého soupeře hned několika násobně (v roce 1866 disponovalo Prusko celkem 8111 kilometry železnic, síť drah v českých zemích měřila oproti tomu 1502 kilometrů).

V neposlední řadě šéf pruského generálního štábu, generál Helmuth Karl von Moltke, mohl při plánování svých válečných operací počítat s jednotnou, centrálně řízenou státní železnicí. Také jejich výhod plně využil. Oproti tomu rakouští váleční plánovači stáli tvář v tvář předpisově i technicky nejednotným soukromým drahám. Navzdory tomu dokázaly tyto tehdejší železnice velké věci: jen v období od 20. května do 9. června přepravily 191 000 mužů, dělostřelectva i koní. Denně použila armáda průměrně 22 vlaků. Vlaků obvykle padesátivozových, jedoucích rychlostí okolo 25 km/hod, u kterých ke spřahování vozů běžně sloužily řetězy. Vlaků bržděných výhradně ručně. Vlaků vedených primitivními lokomotivami, za neexistence telefonního spojení a s minimálním zabezpečovacím zařízením.

Bezesporná statečnost vojáků císařské armády a jejich spojenců i účtyhodné výkony na železnicích však horší konec neodvrátily. Protože

ŽELEZNIČNÍ REKORDY

válku nevyhrály a taky samy o sobě ani nemohly. I když po „ztracených“ bitvách (jak se prohraným střetnutím opatrně říkalo), nastal opět čas, aby železnice předvedla, co dovede. Jejím úkolem bylo přepravit zbytky rakouských armád do bezpečí. Příkladem

10. rakouská armáda, soustředěná po bitvě u Hradce Králové v prostoru Letovic, to se všemi vojáky, děly i koňmi po kolejích stihla do Vídně za 38 hodin. Za necelé čtyři dny se z pevnostní Olomouce do hlavního říšského města stahuje 40 tisíc mužů, 700 děl a 4 tisíce koní. Všechno kvapem ustupuje před vítěznými „Prajzy“, kteří 8. července obsazují Prahu a 27. července dokonce i Plzeň.

Jakou taktiku naordinovalo v těchto dnech „ústřední řízení“ těžce zkoušeným železničím? Postupu nepřítele mělo zabránit zasypávání tunelů, demontáž důležitých pro-



Šéf pruského generálního štábu generál Helmuth von Moltke je dnes považován za strůjce pruského vítězství ve válce v roce 1866.

vozních zařízení i destrukce mostních konstrukcí. Tyto nabádavé instrukce – byť jistě dobře míněné – se však hned od počátku měly účinkem. Předvídaví Prusové zřejmě s touto taktikou nepřítele počítali a každý svůj armádní sbor předem doplnili „železničním batalionem“.

Tuto speciální jednotku tvořili vlastně železničáři ve vojenských uniformách, odborníci nejrůznějších drážních profesí, pro které nebylo nesnadné poradit si s partyzánskými akcemi českých kolegů. A pokud se setkali s většími potížemi, potom jednoduše z pozice vítěze donutili poraženého k jejich odstranění. Když pak byla v Brně dne 1. srpna 1866 uzavřena mezi oběma stranami tzv. železniční dohoda, právně už jen potvrdila panující stav.

Prvořadě si vítězové nadiktovali do smlouvy jednoznačný požadavek: bez průtahů

OBNOVIT PROVOZ.

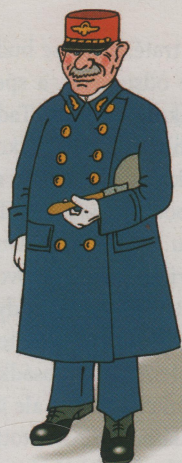
Samozřejmě v režii rakouských železničních společností a pod pruským dozorem.

Smlouva konkretizovala tratě, kudy se bude vítězná armáda ze země odsunovat, a specifikovala i konkrétní úkoly obnovy. Tady byl kladen důraz na rychlost. Těžce poškozený most přes Berounku u Mokropes se tak dočkal renovace za pouhé čtyři dny. To dřevěný most přes Labe u Jaroměře, spálený 2. července, nadělal asi více starostí; provoz se podařilo obnovit až 10. listopadu. Když jsme u mostů: pikantní roli na sebe vzal ten u Neratovic, který vojáci terezínské posádky v duchu původních instrukcí zničili – ale již v době klidu zbraní. Vyhlášení příměří totiž dorazilo do Terezína poněkud opožděně...

Ředitel pruské válečné akademie, generál Karl von Clausewitz, proslul často citovaným výrokem, že válka je jen pokračováním politiky jinými prostředky. O praktickém použití teorie pana generála se můžeme přesvědčit na severovýchodě Čech ještě po 140 letech. Rozhozeny na pokrajích polních cest, v lesích i u silnic, připomínají tady „válku Němců s Němci“ třeba jen prostinké, zapomenuté kříže – jako ten u českoskalického nádraží – či dodnes mohutně působící památníky, jako třeba u svíbského lesa nebo náchodské Branky.

Ovšem válku v létě roku 1866 najdeme paradoxně i jinde: v desítkách kilometrů našich železnic. Vítězná Prusko totiž smluvně přinutilo poraženého soupeře ke stavbám tratí, vyhovujícím jeho strategickým zájmům. První z takto vynucených železnic se stala trať ze Svatoňovic do pohraničního Královce, částečně již rozestavěná před válkou. Provoz tady zahájili 29. prosince 1868. Důsledkem prusko–rakouské války se dá nazvat i pražská spojovací dráha, koncesovaná bezprostředně po ukončení války (11. listopadu 1866). Po tomto spojení České západní dráhy a její smíchovské konečné s kolejemi původní olomoucko–pražské dráhy bylo dlouho bezvýsledně voláno; první nákladní vlaky se po nové dráze rozjely 15. srpna 1872

Ozvěny bojů šestašedesátileté války tak berou na sebe ty nejrůznější podoby. Letitými památníky padlým počínaje, přes kilometry nadekretovaných tratí, až po onen nesmrtelný popěvek o chrabrému dělostřelci Jabůrkovi, který, všem nepřízním navzdory, vytrvale ládoval. Připomenutí sto čtyřiceti roků, které nás právě letos dělí od války prusko–rakouské, může ale být i dobrým důvodem k návštěvě míst, které si osud vybral jako scénu tehdejšího válečného běsnění. Protože ten kraj skutečně za bližší seznámení stojí.



Pohádky pana přednosty Od Adama a pro Adama

(Na motivy pohádky, kterou nám poslal Adam Valenta)

Byl večer. Přednosta Drahorád předal službu výpravčímu panu Kloučkovi. Pověsil červenou čepici na věšák ve své kanceláři, prstem smetl smítko, které se usadilo na jejím štítku, a pohledem se přesvědčil, zda je na jeho pracovním stole všechno na svém místě. Bylo. Mohl tedy jít domů, jenže se mu dnes nějak nechtělo. Pořád musel myslet na to, co se mu stalo dnes odpoledne. Nakonec se přece jen rozhoupal. Ještě prstem zkontroloval, zda jsou tužky ve stojánku řádně ořezané, a šel domů. No šel, vystoupal šestnáct schodů a byl doma v kuchyni. Všude voněla majoránka.

„Á, dnes bude bramboračka, že,“ řekl místo pozdravu a šel si umýt ruce.

„To víš, že ano. Bramboračka je přece tvoje oblíbená polévka, zvláště, když je z hříbků od hájovny,“ odpověděla paní Františka Drahorádová a už nosila na stůl.

Přednosta si sedl, vzal lžici, ale nejedl.

„Stalo se něco? Zase tady byl dopravní kontrolor Wágner a zkazil ti náladu, vid’?“

„Ale ne, přihodilo se mi úplně něco jiného,“ odpověděl Otakar Drahorád.

„Po obědě tady byla paní učitelka s celou třetí třídou. Podívat se na nádraží, na mašinky a tak. Probírají zrovna, jak se chovat na železnici. Všechno proběhlo jak se patří a nakonec se děti vyptávaly na všechno možné a nemožné.“

„A co je na tom zvláštního? Snad tě nenachytaly, že něco nevíš?“ usmála se paní přednostová.

„No dovol!“ ohradil se přednosta, usrkl si polévku a spálil si pusou.

„Tak už nenapínej a povídej. Polévka je stejně horká, alespoň ti vystydne a tobě se uleví. Už tě znám, Drahoráde.“

„No, přihlásil se jeden takový malý špunt, myslím, že se jmenuje Adam Valenta a hned na mě: Prý umíte vyprávět vymyšlené pohádky?“

To víš, že ano, odpověděl jsem mu a čekal, že nějakou bude chtít slyšet. Jenže on se vytáhl na špičky a hrdě řekl: A to já také. Můžete si mne vyzkoušet!“

„No a co bylo dál?“ ptala se paní Františka se zájmem.

„No co? Nic mne zrovna nenapadlo, a tak jsem se podíval z okna a na páté koleji stál vagón přistavený na nakládku brambor. Tak jsem mu řekl: Třeba o támhletem vagónku.“

„No a?“

„Představ si, on se jenom podíval z okna a spustil:“

O nákladním vagónku, který chtěl vozit lidi

Léto skončilo a přišel teplý podzim. Na většině nádraží už dávno odkvetly muškáty v truhlících, ale v Záhořicích byly ještě v plné síle. Přednosta Drahorád měl podzimní služby rád. Jeho stanička, která byla vždy jako klícka, v podzimním kabátě ještě více vynikla. A když mu ji cestující pochválili, vždy o nějaký centimetr povyrosl.

„Záhořice, nejhezčí jsou v republice,“ byla jeho obvyklá odpověď. A občas ještě dodal: „Všichni jsou tady spokojení, a to musí být někde vidět.“

To ovšem netušil, že má v obvodu jednoho velkého nespokojence. Jmenoval se Bramboráček. Stál obvykle na odstavné koleji vzadu za výtopnou. Jestli si myslíte, že to byl nějaký starý vysloužilý železničář, pak se tuze mylíte. Bramboráček byl nákladní vagónek, který sloužil dlouhá léta pro přepravu brambor po okolních obcích. A že měl svoje jméno? Nic neobvyklého! Přednosta krom toho, že si vymýšlel pohádky pro děti, vymýšlel si i jména pro vlaky. Každý vlak má svoje číslo a pod tím je vedený v jízdním řádu, ale Drahorádovi to bylo málo. Tak třeba: Rychlík jedoucí z Prahy do jižních Čech byl Táboráček, spěšný vlak do Písku zase Zbrklík a motoráček nesl jméno Tulík. A vagónek? To byl zkrátka Bramboráček. A Bramboráček se mračil. Ne pro svoje jméno, ale proto, že vozil jenom špinavé brambory, a ne cestující. Závídel všem těm rychlíkům a motoráčkům poslání, které se mu zdálo mnohem vznešenější a užitečnější než to jeho – obvykle nákladní.

„Kdopak potřebuje brambory? Těch je všude dost a dost!“ a začal trucovat a dělat naschvály. Tu se sám odbrzdil a popojel bez dovolení až k perónu, kde málem přejel zatoulané kotě, pak zase začal pískat a vrzat, že se to nedalo poslouchat. Posunovač pan Valenta, který měl vagónek na starosti, si už nevěděl rady. Vrcholem všeho bylo, když jednoho rána našel vagónek vykolejený. V noci chtěl přeskočit výkolej-



ku, vjet na dopravní kolej a připojit se na Zbrklíka. Nedoskočil! Ono to také není jen tak – dostat se na jinou kolej. Výkolejka je dobře vymyšlené a vyzkoušené zařízení. Pan Valenta se přišel poradit s přednostou, co že má s Bramboráčkem dělat.

„Zavřeme ho do výtopny a bude klid!“ rozhodl přednosta Drahorád a objednal v lokomotivním depu jeřáb, pomocnou lokomotivu, řetěz a velký zámek. Jeřábem Bramboráčka vrátili zpět na koleje, lokomotivou odtlačili do výtopny, řetězem zajistili vrata a zámkem zamkli na sedm západů. A Bramboráček byl v pasti. Vztekal se, prskal, vrzal, ale nic naplat. Nemohl ven.

Podzim pokročil. Muškáty zvadly a truhlíky už byly sklizeny ve skladišti. Na nádraží bylo rušno jako v úle. Zemědělci vozili řepu, brambory, jablka a nakládali na vagóny.



KAROLÍNA URBANOVÁ

Najednou jich byl nedostatek. Na rampě se vršily pytle s bramborami a nebylo je do čeho nakládat. Do kanceláře neustále někdo chodil a chtěl vagón. Všudypřítomné bláto opadávalo návštěvníkům z gumovek ve velkých kusech po celé dopravní kanceláři. Tohle se přednostovi tuze nelíbilo. Zavolal si pana Valentu a nařídil odemknout výtopnu a přistavit k rampě Bramboráčka.

Ale ouha! Bramboráček si postavil hlavu. Zabrzdil se tak, že ani pan Valenta nedokázal jeho ruční brzdu povolit. A táhnout vagón po smyku se nesmí, protože by dostal „bačkory“ – tedy plochá kola.

„Teď jsem vám dobrý, co! Nikam nepojedu, když jste mě zavřeli, tak se starejte sami. Naložte brambory třeba do rychlíku!“ uraženě zavrzal Bramboráček.

Dlouho a marně ho pan Valenta přemlouval. Nic nepořídil. Šel tedy pro pana přednostu. Otakar Drahorád nasadil přísný výraz, až z něho šla hrůza, a ostrým krokem došel do výtopny.

„Tak, Bramboráčku, konec legrace, buď budeš poslouchat nebo tě dám odvézt do šrotu!“

Panu Valentovi zatrnulo. S přednostou v tomhle ohledu nebyly žádný špásy.

Bramboráček ale nepovolil. Byla v něm sice malá dušička, ale trval si na svém.

„Nepojedu! Jedině na rychlíku!“

Přednosta se podrbl za uchem, vzpomněl si na hromadu pytlů na rampě, na bláto v dopravní kanceláři a pak se nečekaně usmál.

„No počkej! Já ti ukážu! Na rychlíku říkáš?“



VENDULA ROSKOTOVÁ

ta došel do kanceláře, stál Bramboráček u rampy na páté koleji.

Když se pak třetí den vrátil prázdný Bramboráček zpátky z Prahy, celý zářil štěstím. Konečně jel na rychlíku!

„Tak co? Ostudu udělals?“ zeptal se Otakar Drahorád.

„Neudělal, pane přednosto, a děkuji vám. Už nebudu zlobit, slibuji. Jenom kdybych...“

„Já vím,“ nenechal ho přednosta domluvit, „chtěl bys ještě, vid.“

„Ano, moc bych chtěl!“

„Dobře tedy. Pane Valento!“ zavolal na celé nádraží. „Až bude zase nějaké rychlozboží, pojede náš Bramboráček!“

Dopravní kancelář zase zářila čistotou a Otakar Drahorád si pobrukoval:

„Záhořice, nejhezčí jsou v republice!“

„A všichni jsou tu spokojení,“ vrzнул Bramboráček.

Paní Františka se usmála a řekla: „Nevím, proč se mračíš, byla to přece docela pěkná pohádka, a ten přednosta byl docela šikovný, ne?“

Dvoustranu připravil ROBERT DROZDA

Chcete svou pohádku? Umíte trochu malovat?

Milé děti, nakreslete přednostovi Drahorádovi obrázek, nebo pošlete námět na pohádku z železničního prostředí, kterou byste si v magazínu ČD pro Vás rády přečetly! Pohádky s vašimi obrázky vycházejí v každém sudém čísle našeho magazínu. Nejlepší autoři obdrží propagační předměty Českých drah a nejlepší dílka budou zveřejněna (pokud budou opatřena čitelnou adresou). Ta naše adresa je: **redakce ČD pro Vás, nábr. Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1.**

Anna Kaštovská, Karolína Urbanová a Vendula Roskotová ze základní školy T. G. Masaryka v Opavě získávají propagační předměty Českých drah. Vybraným autorům blahopřejeme.

REDAKCE

Česká hlava – Věda v ulicích

Akce Věda v ulicích je organizována v rámci Evropského fóra vědy a techniky jako součást projektu Česká hlava. Záštitu nad touto akcí převzalo Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR. Projekt Česká hlava již pátým rokem podporuje vědeckou a technickou inteligenci, popularizuje a medializuje výsledky vědy a techniky v České republice.



ČESKÁ HLAVA

projekt na podporu
vědecké a technické inteligence

S prezentací projektu jsme se mohli letos již setkat v podobě udílení cen nadějným českým vědcům a technikům nebo při sledování každodenního televizního seriálu České hlavy, který seznamuje veřejnost s rozmanitými podobami a úspěchy vědeckotechnického vývoje v naší zemi.

Letošní ročník České hlavy bude srovnávat stav vědy a techniky v České republice s dalšími evropskými zeměmi. Patronát nad ním tentokrát převzala Francie. Akce Věda v ulicích se bude konat v pátek a sobotu **23. a 24. června** na sedmi místech v Praze: v pasáži Černá růže, v prostoru ulice V Celnici a ve stanici metra Můstek, ale také na náměstích Míru, Jana Palacha a Jiřího z Poděbrad. Na náměstí Jana Palacha budete moci sledovat program „Od Cadillaků po Jawu“, ve stanici metra Muzeum si roboti zahrají golf, v pasáži Černá růže zažijete dobrodružství fyziky a také uvidíte, co dokážou počítače, a v ulici V Celnici budou vystaveny neznámé exponáty Akademie věd.

Na Masarykově nádraží se předvede nová motorová jednotka ČD řady 814 RegioNova, na náměstí Jiřího z Poděbrad se svezete ve vozítku Midi Quadard a prohlédnete si pilotní kabinu a na nedalekém náměstí Míru pak bude k vidění francouzská mozaika fyziky, evropský stan mládeže a bude zde možné uskutečnit chemické pokusy.

Přijměte naše srdečné pozvání!

Foto: ARCHIV ČD

Foto: PETR KAVÁN

Arcidiecézní muzeum Olomouc otevívá stálou expozici



Ve stálé expozici Arcidiecézního muzea návštěvníci uvidí také obraz Bernarda Cavallina (*1616 Neapol – †1656 Neapol) Kojící Madona, který vznikl kolem roku 1650.

Procházku celým tisíciletím historického a kulturního vývoje pod jednou střechou nabízí od června letošního roku nově otevřené Arcidiecézní muzeum Olomouc (AMO). Veřejnost v areálu na olomouckém Svatováclavském návrší poprvé spatřila výběr z toho nejlepšího, co v rámci celé Moravy vznikalo v oblasti duchovně orientované kultury.

Pro potřeby nového muzea byla od roku 1999 rekonstruována podstatná část někdejšího Přemyslovského hradu – objekty kapitulního děkanství, jeho hospodářský dvůr, věž s kaplí sv. Barbory a románský biskupský palác, známý dříve také jako Přemyslovský palác. Areál národní kulturní památky je dokladem tisíciletého stavebního vývoje, od pozůstatků knížecího paláce, přes vrcholné

románské, gotické a renesanční etapy, až po pozdně barokní a rokokové interiéry, upozorňuje Pavel Zatloukal, ředitel Muzea umění Olomouc, jehož bude AMO součástí.

Návštěvníci se přitom dostanou i na místa, kam normální smrtelník, pokud nebyl archeolog, neměl přístup desítky let. Svatováclavské návrší v Olomouci totiž patří k nejstarším trvale osídleným

lokalitám střední Evropy – lidé zde žijí již šest tisíc let. Někdejší Přemyslovský hrad je jako sídlo úředních přemyslovských knížat a zároveň moravských biskupů svým významem srovnatelný v rámci českých zemí pouze s Pražským hradem.

Pouhá adresa Arcidiecézního muzea ale není kompletní odpověď na otázku, proč na jeho návštěvu nezapomenout při cestě do Olomouce. Především je tu ještě stálá expozice, která vedle jedné z nejkvalitnějších středoevropských sbírek starého malířství a vynikajících příkladů gotického i barokního sochařství může nabídnout i řadu dalších různorodých exponátů, ať již ukázky z trezorového pokladu arcibiskupa Prečana, liturgické předměty, mešní textilie nebo proslulý kočár biskupa Troyera.

Idea vybudování Arcidiecézního muzea v Olomouci se začala naplňovat až po pádu totalitního komunistického režimu. Vlastní založení muzea inicioval při své návštěvě Olomouce v roce 1995 papež Jan Pavel II. O dva roky později pak došlo k dohodě mezi Ministerstvem kultury České republiky a Arcibiskupstvím olomouckým, na jejímž základě bylo vybudováním a provozováním nového kulturního stánku pověřeno Muzeum umění Olomouc.

Přípravil: IVAN SKULINA



Arcidiecézní muzeum tvoří jeden komplex s katedrálou sv. Václava.



MUZEUM UMĚNÍ OLOMOUČ

KE SLÁVĚ A CHVÁLE TISÍC LET DUCHOVNÍ KULTURY NA MORAVĚ

ARCIDIECÉZNÍ MUZEUM | STÁLÁ EXPOZICE

VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ 3, OLOMOUČ | WWW.OLMUART.CZ

OTEVŘENO OD 2. ČERVNA 2006 | DENNĚ KROMĚ PONDĚLÍ

OD 10.00 DO 18.00 HODIN | KAŽDOU STŘEDU A NEDĚLI VSTUP VOLNÝ